
01000372202950008






# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ — Αρ. Φύλλου 37

22 Φεβρουαρίου 1995


ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 49

Τεχνικός έλεγχος οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους σε συμμόρφωση πρός την οδηγία 77/143/ΕΟΚ, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τις οδηγίες 88/449/ΕΟΚ, 91/225/ΕΟΚ, 91/328/ΕΟΚ, 92/54/ΕΟΚ και 92/55/ΕΟΚ.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ<br>ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις :

α. Των άρθρων 3 και 4 του Ν.1338/1983 (Α'–34) «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου «,όπως αυτά έχουν αντικατασταθεί και τροποποιηθεί αντιστοίχως με το άρθρο 65 του Ν.1892/90 (Α'–101) και με τα άρθρα 6 παρ. 4 του Ν.1440 /1984 (Α'–70) και 31 του Ν.2076/1992 (Α'–130).

β. Του άρθρου 29Α του Ν.1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα « (Α'–137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/1992 (Α'–154).

2.Το γεγονός ότι απο τις διατάξεις του παρόντος Διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προυπολογισμού.

3. Τις αρ. 402/1994 και 723/1994 γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά απο πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός – Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν Π.Δ/γμα αποσκοπεί στην εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 77/143/ΕΟΚ της 29ης Δεκεμβρίου 1976 (τεύχος ΕΕ L47 της 18.2.1977 σελ. 47) όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τις οδηγίες 88/449/ΕΟΚ της 26ης Ιουλίου 1988 (τεύχος ΕΕ L222 της 12.8.1988 σελ. 10), 91/225/ΕΟΚ της 27ης Μαρτίου 1991 (τεύχος ΕΕ L103 της 23.4.1991 σελ.3), 91/328/ΕΟΚ της 21ης Ιουνίου 1991 (τεύχος ΕΕ L178 της 6.7.1991 σελ. 29), 92/54/ΕΟΚ της 22ας Ιουνίου 1992 (τεύχος ΕΕ L225 της 10.8.1992 σελ. 63) και 92/55/ΕΟΚ της 22ας Ιουνίου 1992 (τεύχος ΕΕ L225 της 10.8.1992 σελ. 68), για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους.

Άρθρο 2

Κατηγορίες οχημάτων – Συχνότητα ελέγχου

1. Οι κατηγορίες των οχημάτων που ελέγχονται η συχνότητα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου αυτών και τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται αναφέρονται στο παράρτημα Ι του παρόντος.

2. Για τα οχήματα που ταξινομήθηκαν στη χώρα ως μεταχειρισμένα, μετα την ημερομηνία διενέργειας του πρώτου τεχνικού ελέγχου, ο οποίος χρονικά γίνεται πριν την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, η συχνότητα του ελέγχου για τις διάφορες κατηγορίες των οχημάτων του παραρτήματος Ι, ορίζεται σε 1, 1, 1, 1, 2, 2 έτη αντίστοιχα.

3. Εξαιρούνται από την υποχρέωση να υποβάλλονται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματα που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις και στις υπηρεσίες ασφαλείας και δημοσίας τάξης.

4. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά απο σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής των Ευρωπαικών Κοινοτήτων, μπορούν να εξαιρούνται απο το πεδίο εφαρμογής του παρόντος ή να υποβάλλονται σε ειδικό καθεστώς, ορισμένα οχήματα που λειτουργούν ή χρησιμοποιούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις, καθώς και οχήματα που ουδέποτε ή σπάνια χρησιμοποιούνται στο εθνικό οδικό δίκτυο ή έχουν αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία.

Άρθρο 3

Αρμόδιες Υπηρεσίες διενέργειας του ελέγχου

Οι τεχνικοί έλεγχοι που προβλέπονται από το διάταγμα αυτό θα διεξάγονται απο τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 4

Διενέργεια ελέγχου

1. Ο τρόπος, η διαδικασία διενέργειας των τεχνικών ελέγχων ή επαναλήψεώς τους, σε περίπτωση διαπιστώσης ελλείψεων,βλαβών ή ανωμαλιών στη λειτουργία του οχήματος, τα της πιστοποιήσεως και διενέργειας του ελέγχου, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια καθορι-

ζονται ε απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή του παρόντος Διατάγματος κοινοποιούνται στα Κράτη μέλη και στην Επιτροπή των Ευρωπαικών Κοινοτήτων.

3. Για τά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά πριν απο την 1η Ιανουαρίου 1980, οι οριακές τιμές του σημείου 8.2.2 του Παραρτήματος II, θα καθορισθούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Πιστοποιητικά στοιχεία διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου που εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαικής Ενωσης, αναγνωρίζονται και έχουν την ίδια ισχύ με τα αντίστοιχα που εκδίδονται από τις αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες, υπό την προϋπόθεση ότι ο πιστοποιούμενος τεχνικός έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον όλα τα σημεία που αναφέρονται στο παράρτημα II του παρόντος.

Άρθρο 5

Χρόνος εφαρμογής

Οι αρμόδιες για τον τεχνικό έλεγχο υπηρεσίες της χώρας εφαρμόζουν τις διατάξεις της παραγράφου 8.2 του παραρτήματος II του παρόντος το αργότερο:

α)Από την έναρξη ισχύος του παρόντος για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.1.α του παραρτήματος II,

β) Από την 1η Ιανουαρίου 1996 για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.2 του παραρτήματος II,

γ) Από την 1η Ιανουαρίου 1997 για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 8.2.1.β του παραρτήματος II.

Άρθρο 6

Καταργούμενες διατάξεις

Με την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται οι διατάξεις:

1. Του Π.Δ. 1387/1981 «Καθιέρωση περιοδικού τεχνικού ελέγχου οδικών οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους» (Α'–347), όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 363/1986 (Α'–145).

2.Του Π.Δ.338/1984 «Καθορισμός συχνότητας διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου ορισμένων οχημάτων» (Α'–118), όπως τροποιήθηκε με το Π.Δ.232/1989 (Α'–109).

3. Κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 7

Η ισχύς του Διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στη Εφημερίδα της Κυβέρνησης εκτός αν άλλως ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις.

Προσαρτώνται τα παραρτήματα I και II και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

| Κατηγορίες Οχημάτων | Συχνότητα ελέγχου |
|---|---|
| 1. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά επιβατών, με περισσότερες απο 8 θέσεις, εκτός της θέσεως του οδηγού | Ενα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιηθηκε για πρώτη φορά τό όχημα και έκτοτε μια φορά κάθε χρόνο |
| 2. Οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά εμπορευμάτων των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος υπερβαίνει τα 3500 χγρ. | Ενα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιηθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά κάθε χρόνο |
| 3. Ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα των οποίων το ανώτατο επιτρεπόμενο μικτό βάρος υπερβαίνει τα 3500 χγρ. | Ενα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά κάθε χρόνο. |
| 4. Ταξί και αυτοκίνητα πρώτων βοηθειών. | Ενα έτος από την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιηθηκε για πρώτη φορά το όχημα και έκτοτε μια φορά κάθε χρόνο. |
| 5. Οχήματα με κινητήρα και τέσσερις τουλάχιστον τροχούς, που χρησιμοποιούνται κανονικα για την οδική μεταφορά πραγμάτων και έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος εως 3500 χγρ, εκτός απο τους γεωργικούς ελκυστήρες και μηχανήματα έργων. | Τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το όχημα και στη συνέχεια, ανα διετία. |
| 6. Οχήματα με κινητήρα που προορίζονται για μεταφορά | Τέσσερα έτη μετά την ημερομηνία κατά την οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη |

| | |
|---|---|
| επιβατών και διαθέτουν 8 θέσεις καθημένων εκτός της θέσης του οδηγού. | φορά το όχημα και στη συνέχεια, ανά διετία |

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Ο έλεγχος καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που απαριθμούνται παρακάτω, με την προυπόθεση ότι αυτά κατά την ισχύουσα νομοθεσία αναφέρονται στον υποχρεωτικό εξοπλισμό του οχήματος που ελέγχεται.

Οι έλεγχοι που προβλέπει το παρόν παράρτημα πραγματοποιούνται χωρίς αποσυναρμολόγηση των στοιχείων του οχήματος.

Αν το όχημα παρουσιάζει ελαττώματα όσον αφορά τα παρακάτω σημεία, θεσπίζεται διαδικασία με την οποία καθορίζονται οι όροι υπό τους οποίους το όχημα επιτρέπεται να κυκλοφορεί μέχρι να υποστεί επιτυχώς νέο τεχνικό έλεγχο.

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1 , 2 , 3 , 4 , 5 και 6

1. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΔΗΣΗΣ

Ο έλεγχος των συστημάτων πέδησης του οχήματος αφορά τα ακόλουθα σημεία.

Οι τιμές που προκύπτουν κατά τον έλεγχο των συστημάτων πέδησης πρέπει να ανταποκρίνονται καθόσον τούτο είναι εφικτό, στα τεχνικά πρότυπα του Π.Δ. 537/83 (Α΄-210).

| Σημεία προς έλεγχο | Αιτίες βλάβης |
|---|---|
| 1.1 Μηχανική κατάσταση και λειτουργία | |
| 1.1.1 Αξονες κέντρου της πέδης, μοχλός πέδησης. | – δυσχέρειες στην ενεργοποίηση<br>– εκτροπή της φωλεάς<br>– υπερβολική φθορά/τζόγος. |
| 1.1.2 Κατάσταση και διαδρομή του ποδοπλήκτρου του μηχανισμού πέδησης | – υπερβολική ή ανεπαρκής ελεύθερη διαδρομή<br>– η πέδηση δεν διακόπτεται σωστά μετά την παύση της επενέργειας στο σύστημα<br>– δεν υπάρχει , είναι χαλαρό ή έχει υποστεί λείανση λόγω φθοράς το αντιολισθητικό κάλυμμα του ποδοπλήκτρου |
| 1.1.3 Αντλία κενού ή αεροσυμπιεστής και δοχεία | – υπερβολικός χρόνος για την ανάπτυξη της (υπο)πίεσης που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος πέδησης<br>– η (υπο)πίεση δεν επαρκεί για τη χρησιμοποίηση της πέδης τουλάχιστον δύο φορές μετά τη λειτουργία του συστήματος προειδοποίησης (ή η ένδειξη του μανομέτρου βρίσκεται στη ζώνη «κίνδυνος»)<br>– διαρροή αέρα που προκαλεί σημαντική πτώση πίεσης ή διαρροές αέρα αισθητές |
| 1.1.4 Προειδοποιητικό σήμα πίεσης, μανόμετρο της προειδοποιητικής σήμανσης | – κακή λειτουργία του προειδοποιητικού σήματος ή του μανομέτρου |
| 1.1.5 Χειροκίνητη δικλείδα πέδησης | – ρωγμές ή ζημιές , υπερβολική φθορά<br>– κακή λειτουργία της δικλείδας<br>– έλλειψη αξιοπιστίας όσον αφορά τη λειτουργία του στελέχους (ντίζας) ή της δικλείδας<br>– έλλειψη στεγανότητας του συστήματος, κακή στερέωση των συνδέσεων<br>– κακή λειτουργία |
| 1.1.6 Πέδη στάθμευσης, μοχλός χειρισμού σύστημα κλειδώματος | – το σύστημα κλειδώματος δεν συγκρατεί επαρκώς την πέδη στάθμευσης<br>– υπερβολική φθορά στον άξονα περιστροφής του μοχλού ή του μηχανισμού της καστάνιας του μοχλού |

| | |
|---|---|
| | – υπερβολική διαδρομή του χειρομοχλού (λόγω κακής ρύθμισης) |
| 1.1.7 Βαλβίδες συστήματος πέδησης (δικλείδες πέδησης, ταχεία ανακουφιστική βαλβίδα, ρυθμιστές πίεσης κ.λπ.) | – ζημιές, ανεπαρκής στεγανότητα (διαρροές αέρα )<br>– υπερβολικές απώλειες λαδιού στον αεροσυμπιεστή<br>– ελαττωματική στερέωση ή ελαττωματικό στήριγμα<br>– απώλειες υγρού πέδησης |
| 1.1.8 Σύνδεσμοι (ρακόρ) για σύστημα πέδησης ρυμουλκουμένου | – βλάβη δικλείδων απομόνωσης ή ελαττωματική βαλβίδα αυτομάτου κλεισίματος<br>– ελαττωματική στερέωση ή συναρμογή<br>– ανεπαρκής στεγανότητα |
| 1.1.9 Σύστημα αποταμίευσης ενέργειας ή δοχείο πίεσης | – βλάβη, διάβρωση, διαρροές<br>– δεν λειτουργεί το σύστημα αποστράγγισης<br>– ανασφαλής/κακή στερέωση |
| 1.1.10 Σύστηματα υποβοήθησης της πέδησης (σερβομηχανισμοί), κεντρικός κύλινδρος (υδραυλικά συστήματα) | – βλάβη ή κακή λειτουργία του σερβομηχανισμού<br>– βλάβη ή διαρροή κεντρικού κυλίνδρου<br>– ανεπαρκής στερέωση του κεντρικού κυλίνδρου<br>– ανεπαρκής ποσότητα υγρού πέδησης<br>– δεν υπάρχει κάλυμμα στο δοχείο του κεντρικού κυλίνδρου<br>– η ενδεικτική λυχνία υγρού πέδησης παραμένει συνεχώς αναμμένη ή έχει υποστεί βλάβη<br>– δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα προειδοποίησης για την πτώση της στάθμης του υγρού πέδησης |
| 1.1.11 Άκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης | – κίνδυνος βλάβης ή θραύσης<br>– διαρροές απο σωλήνες ή συνδέσεις (ρακόρ)<br>– βλάβες ή υπερβολική διάβρωση<br>– εσφαλμένη τοποθέτηση |
| 1.1.12 Εύκαμπτοι σωλήνες συστήματος πέδησης | – κίνδυνος βλάβης ή θραύσης<br>– φθορά,σημεία τριβής, ανεπαρκές μήκος σωλήνων πέδησης, συστροφή<br>– διαρροές απο τους εύκαμπτους σωλήνες ή τις συνδέσεις<br>– υπερβολική διόγκωση των σωλήνων όταν τίθενται υπό πίεση<br>– εμφάνιση πόρων |
| 1.1.13 Επιφάνειες τριβής συστήματος πέδησης (επενδύσεις σιαγόνων – τακάκια) | – υπερβολική φθορά<br>– λάδια, γράσο που προσβάλουν τις επιφάνειες τριβής |
| 1.1.14 Τύμπανα, δίσκοι | – υπερβολική φθορά, χαραγές, ρωγμές ή θραύσεις ή άλλα ελαττώματα που μειώνουν την ασφάλεια<br>– τύμπανα ή δίσκοι λερωμένοι από λάδια, γράσο κ.λ.π.<br>– κακή στερέωση της πλάκας στήριξης |
| 1.1.15 Καλώδια, στελέχη και ράβδοι (ντίζες) συστήματος πέδησης | – φθαρμένα καλώδια, λυγισμός<br>– υπερβολική φθορά ή διάβρωση<br>– λείπουν οι ασφάλειες στις συνδέσεις των καλωδίων ή των ράβδων<br>– ανεπαρκής στερέωση των καλωδίων<br>– περιορισμοί στην ελευθερία κίνησης του συστήματος πέδησης |

| | |
|---|---|
| | – μη κανονική κίνηση ράβδων/αρθρώσεων οφειλόμενη σε κακή ρύθμιση ή υπερβολική φθορά |
| 1.1.16 Κύλινδροι πέδησης (περιλαμβάνονται τα συστήματα πέδησης με ελατήρια και υδραυλικοί κύλινδροι) | – βλάβες ή ρωγμές<br>– διαρροές<br>– ελαττωματική συναρμολόγηση<br>– υπερβολική διάβρωση<br>– υπερβολική διαδρομή του κυλίνδρου<br>– λείπει ή παρουσιάζει υπερβολική φθορά το προστατευτικό κάλυμμα για τη σκόνη |
| 1.1.17 Βαλβίδα αυτόματης προσαρμογής της πέδησης στο φορτίο | – κακή σύνδεση<br>– εσφαλμένη ρύθμιση<br>– δεν λειτουργεί (κολλημένη)<br>– λείπει |
| 1.1.18 Αυτόματοι–έκκεντροι μοχλοί | – δεν λειτουργούν, κολλημένοι, με ασυνήθη ελευθερία κίνησης που δείνει υπερβολική φθορά ή εσφαλμένη ρύθμιση<br>– ελαττωματική λειτουργία |
| 1.1.19 Σύστημα επιβράδυνσης (όπου υπάρχει) | – κακή προσαρμογή ή σύνδεση<br>– ελαττωματική λειτουργία |
| 1.2 Λειτουργία και αποτελεσματικότητα κυρίου συστήματος πέδησης | |
| 1.2.1 Λειτουργία (προοδευτική επενέργεια μέχρις ότου οι δυνάμεις πέδησης φθάσουν το μέγιστο) | – καθόλου ή ανεπαρκής δύναμη πέδησης σε ένα ή περισσότερους τροχούς<br>– σε κάποιο τροχό οι δυνάμεις πέδησης είναι μικρότερες απο το 70% των υψηλοτέρων καταγραφομένων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα (σε περίπτωση που πραγματοποιείται δοκιμή σε πορεία, υπερβολική απόκλιση του οχήματος απο την ευθεία)<br>– οι δυνάμεις πέδησης δεν μεταβάλλονται προοδευτικά (μπλοκάρισμα)<br>– πολύ μεγάλος χρόνος απόκρισης σε κάποιο τροχό<br>– υπερβολική διακύμανση των δυνάμεων πέδησης λόγω παραμόρφωσης των δίσκων ή των τυμπάνων |
| 1.2.2 Αποτελεσματικότητα | – η πέδηση δεν είναι αποτελεσματική, δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις |
| 1.3 Λειτουργία και αποτελεσματικότητα της βοηθητικής πέδης (εφόσον υπάρχει σαν ξεχωριστό σύστημα) | |
| 1.3.1 Λειτουργία | – μονόπλευρη λειτουργία<br>– οι δυνάμεις πέδησης σε κάποιο τροχό είναι μικρότερες απο το 70% των υψηλοτέρων καταγραφομένων δυνάμεων που ασκούνται σε άλλο τροχό του ιδίου άξονα<br>– η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (μπλοκάρισμα)<br>– δεν λειτουργεί το αυτόματο σύστημα πέδησης ρυμουλκουμένου |
| 1.3.2 Αποτελεσματικότητα | – ανεπαρκής πέδηση ,δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις |
| 1.4 Λειτουργία και αποτελεσματικότητα της πέδης στάθμευσης | |

| | |
|---|---|
| 1.4.1 Λειτουργία | – μονόπλευρη λειτουργία |
| 1.4.2 Αποτελεσματικότητα | – η πέδη δεν λειτουργεί αποτελεσματικά, δεν καλύπτονται ούτε οι ελάχιστες απαιτήσεις |
| 1.5 Λειτουργία συστήματος επιβράδυνσης ή της πέδησης με ανάσχεση των καυσαερίων | – η αποτελεσματικότητα της πέδησης δεν μεταβάλλεται προοδευτικά (επιβραδυντής)<br>– βλάβες |
| 1.6 Πέδηση με σύστημα αντιεμπλοκής | – κακή λειτουργία του ενδεικτικού συστήματος<br>– βλάβες |

| ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1,2,3 ή 4 | ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 5 και 6 |
|---|---|
| 2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ (ΤΙΜΟΝΙ) | 2. ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ |
| 2.1 Μηχανική κατάσταση | 2.1 Μηχανική κατάσταση |
| 2.2 Τιμόνι | 2.2 Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού |
| 2.3 Παίξιμο (τζόγος) τιμονιού | 2.3 Στήριξη συστήματος διεύθυνσης |
| | 2.4 Ένσφαιροι τριβείς (ρουλεμάν) |
| 3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ | 3. ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ |
| 3.1 Οπτικό πεδίο | 3.1 Οπτικό πεδίο |
| 3.2 Κατάσταση υαλοπινάκων | 3.2 Κατάσταση υαλοπινάκων |
| 3.3 Καθρέπτες | 3.3 Καθρέπτες |
| 3.4 Υαλοκαθαριστήρες | 3.4 Υαλοκαθαριστήρες |
| 3.5 Πίδακες καθαρισμού | 3.5 Πίδακες καθαρισμού |
| 4. ΦΩΤΑ ΑΝΤΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ | 4. ΦΩΤΑ |
| 4.1 Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία) | 4.1 Φώτα πορείας (μεγάλα) και διασταυρώσεως (μεσαία) |
| 4.1.1 Κατάσταση και λειτουργία | 4.1.1 Κατάσταση και λειτουργία |
| 4.1.2 Ευθυγράμμιση | 4.1.2 Ευθυγράμμιση |
| 4.1.3 Διακόπτες (μεταγωγοί) | 4.1.3 Διακόπτες (μεταγωγοί) |
| 4.1.4 Οπτική αποτελεσματικότητα | |
| 4.2 Φώτα θέσης (μικρά) και φώτα στάθμευσης | 4.2 Κατάσταση και λειτουργία, κατάσταση των προστατευτικών κρυστάλλων, χρώμα και οπτική αποτελεσματικότητα για τα:* |
| 4.2.1 Κατάσταση και λειτουργία | 4.2.1 Φώτα θέσης (μικρά) |
| 4.2.2 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα | 4.2.2 Φώτα πέδησης (στόπ) |
| | 4.2.3 Φώτα αλλαγής κατεύθυνσης (φλάς) |
| | 4.2.4 Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν) |
| | 4.2.5 Φώτα ομίχλης |
| | 4.2.6 Φωτισμός πινακίδας κυκλοφορίας |
| | 4.2.7 Ανακλαστήρες |
| | 4.2.8 Φώτα κινδύνου (αλάρμ) |
| 4.3 Φώτα πέδησης (στοπ) | |
| 4.3.1 Κατάσταση και λειτουργία | |
| 4.3.2 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα | |
| 4.4 Φώτα αλλαγής κατεύθυνσης (φλας) | |
| 4.4.1 Κατάσταση και λειτουργία | |
| 4.4.2 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα | |
| 4.4.3 Διακόπτες (μεταγωγοί) | |
| 4.4.4 Συχνότητα αναλαμπής (φλάς) | |
| 4.5 Εμπρόσθια και οπίσθια φώτα ομίχλης | |
| 4.5.1 Θέση | |
| 4.5.2 Κατάσταση και λειτουργία | |
| 4.5.3 Χρωματισμός και οπτική αποτελεσματικότητα | |
| 4.6 Φώτα οπισθοπορείας (όπισθεν) | |
| 4.6.1 Κατάσταση και λειτουργία | |
| 4.6.2 Χρωματισμός και οπτική αποτε– | |

| | |
|---|---|
| λεσματικότητα | |
| 4.7 Φώτα οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας | |
| 4.8 Ανακλαστήρες –Κατάσταση και χρωματισμός | |
| 4.9 Ενδεικτικές λυχνίες | |
| 4.10 Ηλεκτρολογικές συνδέσεις μεταξύ ρυμουλκού και ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου | |
| 4.11 Καλώδια | |
| 5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ, ΑΝΑΡΤΗΣΗ | 5. ΑΞΟΝΕΣ, ΤΡΟΧΟΙ, ΕΛΑΣΤΙΚΑ, ΑΝΑΡΤΗΣΗ |
| 5.1 Άξονες | 5.1 Άξονες |
| 5.2 Τροχοί και ελαστικά | 5.2 Τροχοί και ελαστικά |
| 5.3 Ανάρτηση | 5.3 Ανάρτηση |
| 6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ | 6. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΛΑΙΣΙΟΥ |
| 6.1 Πλαίσιο και εξαρτήματα | 6.1 Πλαίσιο και εξαρτήματα |
| 6.1.1 Γενική κατάσταση | 6.1.1 Γενική κατάσταση |
| 6.1.2 Εξάτμιση και σιγαστήρες (σιλανσιέ) | 6.1.2 Εξάτμιση και σιγαστήρες (σιλανσιέ) |
| 6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου | 6.1.3 Δεξαμενές και σωληνώσεις καυσίμου |
| 6.1.4 Γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατάσταση του οπίσθιου προφυλακτήρα στα φορτηγά | 6.1.4 Υποδοχή εφεδρικού τρόχου (ρεζέρβα) |
| 6.1.5 Υποδοχή εφεδρικού τροχού (ρεζέρβα) | 6.1.5 Ασφάλεια του μηχανισμού ζεύξης (εαν υπάρχει) |
| 6.1.6 Μηχανισμός ζεύξεως στα ρυμουλκα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα | |
| 6.2 Θάλαμος (καμπίνα) και αμάξωμα | 6.2 Αμάξωμα |
| 6.2.1 Γενική κατάσταση | 6.2.1 Γενική κατάσταση |
| 6.2.2 Στερέωση | 6.2.2 Πόρτες και κλειδαριές |
| 6.2.3 Πόρτες και κλειδαριές | |
| 6.2.4 Πάτωμα | |
| 6.2.5 Κάθισμα οδηγού | |
| 6.2.6 Βατήρας (μαρσπιέ) | |
| 7. ΑΛΛΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ | 7. ΑΛΛΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ |
| 7.1 Ζώνες ασφαλείας | 7.1 Στερέωση καθίσματος οδηγού |
| 7.2 Πυροσβεστήρες | 7.2 Στερέωση (συσσωρευτή–μπαταρίας) |
| 7.3 Κλειδαριές περιλαμβανομένης και της κλειδαριάς του τιμονιού | 7.3 Κλάξον |
| 7.4 Τρίγωνο σήμανσης | 7.4 Τρίγωνο σήμανσης |
| 7.5 Φαρμακείο | 7.5 Ζώνες ασφαλείας |
| | 7.5.1 Ασφάλεια τοποθέτησης |
| | 7.5.2 Κατάσταση ζωνών |
| | 7.5.3 Λειτουργία |
| 7.6 Τάκος (οι) | |
| 7.7 Κλάξον | |
| 7.8 Ταχύμετρο | |
| 7.9 Ταχογράφος (ύπαρξη και ακεραιότητα σφραγίδων) | |
| 8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ | 8. ΟΧΛΗΣΕΙΣ |
| 8.1 Θόρυβος | 8.1 Θόρυβος |

ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1 , 2 , 3 , 4 , 5 και 6

8.2 Εκπομπές εξάτμισης

8.2.1 Οχήματα με κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη (βενζινοκινητήρα).

α) Οταν οι εκπομπές δεν ρυθμίζονται από προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα:

1. οπτική εξέταση του συστήματος εξάτμισης , προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές .

2. οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, αν η εξέταση αυτή είναι δυνατή , προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει εκεί ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός .

Μετά απο κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα που απαιτείται για να φθάσει ο κινητήρας στην κανονική κατάσταση λειτουργίας (λαμβανομένων υπόψη των συστάσεων του κατασκευαστή), μετράται στην κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί) και με αποσυμπλεγμένο τον κινητήρα, η περιεκτικότητα των εκπομπών σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO).

Η περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνει:

– όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία ανάμεσα στην ημερομηνία από την οποία η χώρα μας απαιτησε για τα οχήματα αυτά να πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας 70/220 ΕΟΚ & την 1/10/86:

CO – 4.5 % κατ'όγκον ,

– όσον αφορά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετα την 1.10.1986:

CO – 3.5 % κατ' όγκον .

β) Οταν οι εκπομπές εξάτμισης ρυθμίζονται απο προηγμένο σύστημα ελέγχου εκπομπών, όπως για παράδειγμα τριοδικό καταλυτικό μετατροπέα κλειστού κυκλώματος ελεγχόμενο με αισθητήρα λάμδα :

1. οπτική εξέταση του συστήματος εξατμίσεων, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχουν διαρροές και αν όλα τα μέρη είναι πλήρη.

2. οπτική εξέταση του συστήματος ελέγχου εκπομπών, προκειμένου να ελεγχθεί αν υπάρχει σε αυτό ο αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός.

3. προσδιορισμός της απόδοσης του συστήματος ελέγχου εκπομπών του οχήματος με μέτρηση της τιμής λάμδα και της περιεκτικότητας των καυσαερίων σε CO, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 4 ή σύμφωνα με τις διαδικασίες που προτείνει ο κατασκευαστής και έχουν γίνει δεκτές κατά την έγκριση τύπου . Για κάθε μια δοκιμή , ο κινητήρας του οχήματος πρέπει να φθάσει στην κανονική κατάσταση λειτουργίας σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή .

4. εκπομπές στην απόληψη του συστήματος εξατμίσεων – Οριακές τιμές

– Μέτρηση με τον κινητήρα σε κατάσταση βραδυπορείας (ρελαντί)

Η μέγιστη επιτρεπόμενη περιεκτικότητα των καυσαερίων σε CO είναι εκείνη που καθορίζει ο κατασκευαστής του οχήματος , σε περίπτωση που η τιμή αυτή δεν είναι γνωστή , η περιεκτικότητα σε CO δεν πρέπει να υπερβαίνε το 0.5 % κατ' όγκο .

– Μέτρηση κατα τη λειτουργία του αποσυμπλεγμένου κινητήρα σε επιταχυνόμενη βραδυπορεία . Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.000 rpm.

Περιεκτικότητα σε CO: όχι μεγαλύτερη απο 0.3 % κατ' όγκο

Λάμδα: 1 ± 0.03 ή όπως προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή .

8.2.2 Οχήματα με κινητήρα ντήζελ (ανάφλεξη με συμπίεση).

Μέτρηση της θολερότητας των καυσαερίων κατά την ελεύθερη επιτάχυνση του αποσυμπλεγμένου κινητήρα απο την ταχύτητα βραδυπορείας μέχρι την ταχύτητα στην οποία ανακόπτεται η παροχή καυσίμου. . Ως οριακές τιμές για το μέγιστο συντελεστή απορρόφησης, για τά οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τεθεί σε κυκλοφορία για πρώτη φορά μετά από την 1η Ιανουαρίου 1980, λαμβάνονται:

– Κινητήρες ντήζελ με φυσική αναρρόφηση: 2.5 m–1.

– Κινητήρες ντήζελ με υπερπλήρωση: 3.0 m–1.

ή τιμές ισοδύναμες αν χρησιμοποιείται άλλου τύπου μηχανή απο εκείνη που χρησιμοποιείται για την έγκριση ΕΟΚ .

8.2.3 Τεχνικός εξοπλισμός δοκιμής.

Οι εκπομπές των οχημάτων πρέπει να ελέγχονται με τη βοήθεια συσκευών που επιτρέπουν να εξακριβώνεται η τήρηση των οριακών τιμών που ορίζονται ανωτέρω.

8.2.4 Στην περίπτωση που, κατά την έγκριση ΕΟΚ, τα οχήματα ορισμένου τύπου δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις οριακές τιμές που ορίζει το παρόν, μπορούν να ορισθούν ανώτερες τιμές για τα εν λόγω οχήματα με βάση αποδείξεις της Ευρωπαικής Ενωσης που προσκομίζει ο κατασκευαστής.

Ενημερώνεται αμέσως η επιτροπή (Commision), η οποία με τη σειρά της ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη .

| ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 1,2,3 ή 4 | ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ 5 και 6 |
|---|---|
| 8.3 Εξάλειψη ραδιοφωνικών παρασίτων | |
| 9. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥΛΜΑΝ | |
| 9.1 Εξοδοι κινδύνου (συμπεριλαμβανομένων των σφυριών για το σπάσιμο των υαλοπινάκων), πινακίδες ένδειξης των εξόδων κινδύνων | |
| 9.2 Σύστημα θέρμανσης | |
| 9.3 Σύστημα αερισμού | |
| 9.4 Διαρρύθμιση των καθισμάτων | |
| 9.5 Εσωτερικός φωτισμός | |
| 10. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ | 10. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ |
| 10.1 Πινακίδες κυκλοφορίας | 10.1 Πινακίδες κυκλοφορίας |
| 10.2 Αριθμός πλαισίου | 10.2 Αριθμός πλαισίου |

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 11 Φεβρουαρίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

| ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ | ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ |
|---|---|
| **ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ** | **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΥΡΑΣ** |

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ